

人間の生涯と交通教育の理念

森田 孝*

交通環境の急激な拡大に伴って、交通安全教育もまた火急な教育課題として推進されてきた。しかし、交通安全の対策として、安全教育の一環として位置づけるだけでなく、人間性の教育そのもののなかに基礎づける必要があるのではないか。人間にとって交通とは何かを検討し、人生諸段階に現れる発達課題のなかに交通問題を捉え直す必要がある。そのとき学校教育の課題としても、新たな交通教育の構想が生まれなくてはならない。

Human Life and Philosophy of Traffic Education

Takashi MORITA*

With the sudden expansion of traffic circumstances, traffic education has been urgently promoted. Traffic safety education should not only be placed as a part of safety education, as a countermeasure for traffic safety, but isn't it necessary to emphasize more human education itself. We should study the meaning of traffic in human life and also it is necessary to re-study the traffic problems which are increasing in various phases of human life. At the same time, a new conception of traffic education should be one of the themes of school education.

1. はじめに

今日、わが国の交通環境に現れた急激かつ広大な変化は、このなかに生きる人間に対して直接的かつ持続的な日常的対応を迫る変化として、新たな教育的課題を提起するものであり、抜本的な教育的対応を必要とすることが近年ますます広範に意識されるようになってきた。^{1) 2) 3)}

まず外的変化の主な指標を統計的数字に見ておこう。⁴⁾ 現在わが国の自動車保有台数は4,000万台に達しているが、これは最近10年間で2.1倍、戦後35年間では234.5倍の増加に当たる。これだけの車が走行する道路も、この間に飛躍的に整備され、かつての日本的悪路の汚名も消えた。今日、日本列島を縦貫する高速道路は3,000kmに達しようとしている。統計によれば、その他の一般道路の総延長は110万kmを超え、うち一般国道4万kmの改良率、舗装率はそれぞれ87.2%、および94.7%となっているという。⁴⁾

公共交通、自家用ともに交通移動手段がふえ、交通道路が整備されることにより、たしかに交通移動は便利になり、人間の移動は拡大されたが、この可能性の拡大は、同時に交通事故の激増を伴ってきた。

しばしば指摘されるように、昭和45年には道路交通事故による死傷者数100万人という史上最悪の事態が招来された。うち死者は16,765人、負傷者981,096人であり、1日平均で死者45.9人、負傷者2,688人であった。

この激増する交通事故をいかにして防止するかという課題は国民的悲願として、各種の対策が立てられた。昭和45年には「交通安全基本法」が制定され、同法に基づき中央交通対策会議によって、昭和46年以降5か年毎に交通安全基本計画が作成され、全国交通安全運動の実施、交通取締り・行政処分の強化、交通安全諸施設の充実、また、交通安全教育の推進などの施策が行政側からとられ、民間側でも徐々に交通安全思想が形成されてきた。これらの総合的結果として、昭和46年以降、道路交通事故による死者数は急激な減少を示し、昭和54年には8,466人となり、ピーク時に比しほぼ半減するに至った。しかし、昭和55年、56年にはそれぞれ8,760人および8,719人の死者数を記録し、再び微増に転じた。負傷者数も過去4年間連続して増加を示している。

この交通事故を発生状態別に見ると、死者については、歩行中が昭和55年で31.6%、自転車乗用中が12.0%の構成率となっており、合計43.6%となっている。これは国際比較で見れば、アメリカで前者が15.8%、フランスで17%であり、歩行中の交通事故

*大阪大学教授(教育哲学)
Professor, Osaka University
原稿受理 昭和57年1月11日

死者数の構成率は日本が最高である。後者の自転車乗用中についても、自転車の多いオランダの19.9% (外国はいずれも昭和54年の数値)に次いで高い率である。

さらに、年齢層別歩行者の交通事故死者数と負傷者数 (昭和55年) の調査によれば、6歳以下と70歳以上が最も多い。人口10万人当たりの事故率を見ると、平均事故率2.4人に対して、70歳以上は11.7人であり、6歳以下が3.6人、負傷者数では平均事故率が82.3人に対して、15歳以下の子ども全体が176.2人と高く、なかでも6歳以下では260.1人と高く、70歳以上の老人も105.3人となっている。

また、自転車乗用中の死傷者数についても、これを年齢層別に見るとき、人口10万人当たりの事故率で、死者数では平均0.9人に対し、60歳以上が2.9人、うち70歳以上では3.9人と極端に高く、負傷者数では平均75.3人に対し、15歳以下の子どもが109.2人と高く、なかでも13歳から15歳で160.7人であり、平均の2.1倍に達している。

これらの数値をすべての教育関係者は真剣に受け取らねばならない。すでに昭和42年に文部省は「交通安全指導の手びき」を作成し、また、昭和47年には小・中学校の「安全指導の手びき」を作成して、指導の具体的指針を示し、また、中央交通安全対策会議も、昭和46年に「幼児の交通安全対策について」という報告書に基づいて、翌48年には「幼児交通安全教本」を制定し、幼児の交通安全教育を推進してきた。

交通安全を確保するための多角的な対策が、上述に見たような成果を着実に挙げてきたことは高く評価されるべきであり、教育に関しても、幼児教育、小・中学校における交通安全教育、運転者教育、あるいは地域社会における交通安全指導など多様な努力が積み重ねられてきている。しかしながら、なお年間60万人を超える交通事故死傷者があるという現状を克服して、不安のない社会秩序の基礎を確立するために、今日強く、生涯にわたる交通安全教育が要請されている。ここでは、このような教育理念がいかなるものでありうるかに関して、若干の基礎的考察を試みたい。

2. 人間と交通

子どもにもよく知られているギリシア神話のスフィンクスのなぞ (「朝には4本あし、昼に2本あし、夕には3本あしのもの何か)には、人間に独特な

3様の空間移動の形態変化、すなわち(1)乳幼児期の4つん這いの這行、(2)人生の活動期の直立歩行、(3)老年期の補助杖を用いての移動が示されている。乙女の顔をもち翼のついた獅子の体をしたスフィンクスは、女神ヘラに遣わされてテーベの河畔の巨岩の上に住み、道行く旅人にこの謎をかけては、解きえない者の生命を奪っていたが、英雄オイディプスが「それは人間である」と解答したために、くやしさに巨岩から身を投じて死んだという。

このスフィンクスの話は、人間の生涯にわたる根本的な人生段階を空間移動形態に結びつけている点で興味深い。今日の人間生涯論においても、基本的な視点を提供している、シャーロット・ビューラー (Charlotte Bühler, 1893~1974) の成長・再生産・減衰の3階段から成る基底的な生物学的過程図式⁵⁾も、基本的には同一の図式に基づいているからである。

ところで今日の交通環境の広大な変貌は、人間のこの素朴な姿をともしれば忘れさせている。広範多岐にわたる交通補助手段は、スフィンクスから見れば、本来老衰期に入った人間の一本の補助杖のヴァリエーションにすぎない。しかし、今日の自転車から自動2輪、自動車、船舶、航空機に至る多様な交通手段は、魔法使いの弟子によって解き放たれた洪水のように、人生の最盛期のみならず、青少年期や幼少期のあそび、活動の領域にも拡がり、新たな人間移動様態を生み出すと同時に、すでに幼少期から人間は高度に複雑化した交通世界に生きる能力を身につける、という課題に直面せしめている。

野生児の例を引証するまでもなく、這行から直立歩行へという発達は、新生児をとりまく年長世代の自由な2足歩行模範と励ましという無意識的教育なしには不可能である。高度の大脳化と引き換えに人間が背負った本能減退は、人間を「非確定存在」(ニーチェ)、また「欠陥存在」(ゲーレン)たらしめた。しかし、これらの消極的否定面は、歴史的世界のなかに自らを創造的に切り開いてゆく可能性、という積極面と逆説的に結びついている。「生理学的早産者」(ポルトマン)としての独特なよりなさの段階から出立して、人間の新生児はその人生最初の発達課題を残された唯一の強力な模倣本能によって克服する。とりわけ「ことば」の学習と「歩行」の学習が、その中心に現れる。

R. J. ハヴィガースト (R. J. Havighurst, 1900~) は、人間がその生涯の各段階で直面する課題のなかに個人の発達にとって重要な意味をもつ課題がある

ことに注目し、それらを「発達課題」と名づけた⁶⁾。

ことばと歩行の模倣学習は、乳幼児期に現れる最初の発達課題であり、後の全発達にとって基礎的な意味をもっている。

ハヴィガーストは1948年にアメリカ中流階層の人生課題の分析から出発して、人間存在を構成する3つの契機である身体性、社会性、人格性にかかわる諸課題を取り出した。乳幼児期、幼少年期、青年期、成人前期、成人中期、円熟期の各人生段階について合計49項目の発達課題を分析している。交通世界への対処という点から考察すれば、最初期の発達課題としての「歩行」課題は、後の発達課題のなかにさまざまに分化・統合されている。

今日の状況のなかで、生涯にわたる人間の発達課題を新たに取り上げるとすれば、おそらく、さらに数多くの発達課題のなかに歩行から正しい道路歩行、二輪車の正しい乗用、自動車の正しい乗用と運転、老年における正しい適応に至るまで、より精密に分析することが必要であろう。しかし、ここではすべての交通教育、交通安全教育の基礎課程は乳幼児期に始まる歩行課題にあることを強調するととどめなくてはならない。

3. 人生段階と教育

今日要請されている生涯にわたる交通安全教育の課題を考察するとき、一つの視点は、前章においてその基本線を考えたような、個人の発達を想定した人生各段階における発達課題としての一貫性を追究することであるが、他方において、そのような発達課題が世代間において互いにかみ合っていることを明らかにする必要がある。

E. H. エリクソン (E. H. Erikson, 1902~) は、子どもの幼少期と両親の成人期とが「2つの歯車のようなかみ合い」を形成し、そこに「創出と再創出のシステム」をなしていること、そして、このシステムが「人間の基本的諸徳と組織的共同社会の基本的諸要件との最も直接的結合」を可能にしていることを強調している。エリクソンの有名な「8つの年代」について示された基本的諸徳の漸成図式 (an Epigenetic Diagram of Basic Virtues) でいえば、最初の4つの年代 (乳幼児期、幼児期前・後期、就学期前期) は先行世代の第6年代である成人中期とかみ合っているものであり、成人期もまた、さらに先行する世代の円熟期とかみ合っている。

ただし、今日のように社会や文化が激しく変貌を

遂げていく変革期にあつては、この世代間関係はより複雑にならざるをえない。エリクソンは精神分析の臨床的立場から心理・社会的な局面に注目したが、文化伝達・学習のパターンとしての世代間関係に着目したM. ミード (Margaret Mead, 1901~1978) は、ニューギニアのマヌス島の調査から、3つの世代間関係を作業仮説として提起している¹⁰⁾。第1は伝統的な文化伝達のパターンであり、新しい世代がもつぱら先行世代から学ぶ先例遵守型 (Postfigurative)、第2は成人文化と子ども、ないし青年文化とが分離し、並列し、それぞれの世代は主として世代内で相互に学ぶ範型共存型 (Cofigurative)、第3は文化学習は過去の経験からではなく未来予見的 (Prefigurative) に創造的に行われ、先行世代が後行世代からも学ぶというパターンである。

文化内容により、現実にはこれら3つのパターンが混在することは言うまでもないが、今日の交通社会に代表されるような急激な変化に対応するに当たって、多様化した社会的学習パターンを組み合わせ、柔軟な形で均衡調整がはかられなくてはならないと思われる。この意味で、交通安全家族会議の提唱¹¹⁾や地域ぐるみの交通安全教育の実践¹²⁾は示唆的である。

4. 交通安全教育の焦点化と交通教育の必要性

さきに1章においては、交通安全の確保のための対策から交通安全教育への社会的要請が生まれたことに触れ、2章においては、交通安全教育の基礎課程は歩行課題にあることを論じた。交通規則の体得と理解、また、交通社会人としての高度の技能や態度の習得のためには、それに必要な知識・技能の教授・学習はもちろん重要であるが、注意力とか遵法態度、また、交通参加者としてのパートナーの尊重、内面的な道徳感覚、創意的、批判的な問題解決能力などは、家庭や地域を含めての3章に見たような世代間の相互教育関係が重要な意味をもってこよう。学校における交通安全教育は、この課題をになう重要な指導領域として実践されてきたし、その実践のための資料もようやく整備されてきた。

交通安全の確保という緊急な課題に対処するための、こうした交通安全教育への努力は、学校教育の中で今日なお推進されなくてはならないが、これまでのところ、それは安全教育の一環として捉えられており、主として学校行事における保健・安全に関する指導、児童・生徒活動の自発的、自治的な活動を通して行われることになっている。しかし、学校

における教育活動の全体を通して行われなくてはならないとする安全指導のたてまえは、現実には拡散ないしは同一事項の繰返しになって、焦点化することが困難なのが実状である。

交通事故対策としての交通安全教育は、依然としてその機能をもつべきであるとしても、今日さらに根本的に必要であるのは、人間をとりまく日常的現実を理解し、そこに含まれている諸問題をはっきりと感受し、これへの対応能力を身につけるという視点に立った交通教育そのものである。教科学習そのものの合科的再編成の努力のなかに、交通安全教育のより焦点化した基盤を養うことが必要である。

このような合科的な教育領域の一つとして、交通教育を構想することができる。この構想に立てば、乳幼児の這行から直立、2足歩行、さらに幼児期に特長的な「スタント」(冒険技)的な移動、遊び的な歩行、目的をもった通行、規則に適った道路交通、乗物による移動、自転車の正しい乗り方、都市交通のシステムの理解などと、スパイラルに上昇する構造をもった教材体系が、たえず日常的現実との接点を保った形で展開できるであろう。

かつてJ. S. ブルーナーが中心となって開発したカリキュラムで、1970年代以来ひろく普及している「人間」カリキュラム(MACOS=Man: A Course of Study)があるが、このカリキュラムを支える3つの問いは、(1)人間の人間らしさをなすものは何か、(2)人間はその人間らしさをどのようにして築いてきたか、(3)人間はその人間らしさをさらに前進させるためにはどうすべきか、という問いであった。

比較行動学、文化人類学、社会学、教育学の第一線の研究者たちの全面的協力を得て開発され、また、多くの現場の教師の工夫によって編成され開発されたこのカリキュラムは、小学校5・6学年の児童に対して、人間諸科学の最先端の研究成果に基づいて、「人間」とは何かという根本問題にかかわる知見、思考力、相互的対話力を養おうとするものである。交通教育の具体化の形態はともかく、この教育課題が含むべき人間形成的意味をどう捉えるかという点について、さきの3つの問いには深く学ぶべきものがあると思われる。

交通教育について、西ドイツでは伝統的な合科教授ではなく、「多元的パースペクティブをもつ授業」としての「事象科」(Sachunterricht)の一領域を中心としながら、国語・美術・音楽・宗教の授業にもかかわるといふ、多教科の連係の形で実践が進められ

^{17) 18) 19)} ている。西ドイツにおいては、すでに「交通教育」(Verkehrserziehung)という概念とその教育領域が市民権を得ており、日本の小学校第4学年までに相当する基礎学校(Grundschule)では、主として上述の「事象科」に、それ以上の学校段階(基幹学校、実科学校およびギムナジウム)においては、主として「世界科」(Weltkunde)の中に位置づけられ、これを中心として宗教・国語・技術・生物学などの教科領域と結びながら展開されている。²⁰⁾ また、民間の「全ドイツ自動車クラブ」という協会(ADAC)は、児童生徒用のすぐれた交通教育の教材シリーズ²¹⁾「交通の世界」(Welt des Verkehr)を作成している。

ブルーナーのMACOSや、今述べた西ドイツの交通教育の実践から、多くのことが学ばれうるであろうが、重要であると思われるのは、これら2つの実践がさきにも述べたように、たえず子どもたちの日常的現実を教材の中心に取り入れ、これらとの能動的交渉を通して認知構造の発達と道徳性の発達との統合をはかっている点である。

現実の人間世界は、交通事故の危険のみならず、さまざまな危険に満ちている。あらゆる危険を子どもから遠ざけることだけが教育の使命であるのではない。危険をただ回避したり、いつでも危険を無害なものにすることは、人間の決定的な発達の可能性を妨げるであろう。危険を自分で予知し、この危険に引き寄せられがちな危機的状況を自覚的に突破する能力を養うことは、子どもたちに日常的現実そのものとの絶えざる交渉の通路を教育者が慎重に確保すること、また、いつでも直接に手出しするのはなく、人間的理解に満ちて子どもの傍らに立つことによって可能となる。

人間として生きてゆくことは、今日のような激しい変化の時代においては、全く新たな挑戦の連続であるといえよう。上に見たような意味での交通教育の理念は、ただ学校教育の新たな課題を明らかにするだけでなく、人間の生涯にわたる学習課題にかかわるものである。学校教育もまた交通教育の課題を通して、人間として生きることの学習という本来の問題領域の再認識を迫られているといえよう。

参考文献

- 1) 国際交通安全学会, 昭和55年度研究報告書「青少年の交通安全教育報告書」, 昭和56年3月
- 2) 星忠通: 地域と交通安全教育の関連について, 国際交通安全学会誌, Vol. 3, No. 1, 昭和52年3月

- 3) 長山泰久：交通教育の体系化，住友海上福祉財団，昭和54年11月
- 4) 昭和56年版『交通安全白書』，総理府，昭和56年5月
- 5) Bühler, C. and Massarik, F. (ed) : The Course of Human Life, a Study of Goals in the Humanistic Perspective, 1968
- 6) Havighurst, R. J. : Developmental Tasks and Education, 1974
- 7) Erikson, E. H. : Insight and Responsibility, 1964
- 8) Erikson, E. H. : Childhood and Society, 1950
- 9) Erikson, E. H. : The Roots of Virtue, in : Huxley, J. (ed.) : The Humanist Frame, 1961
- 10) Mead, M. : Culture and Commitment, 1970
- 11) 座談会「今後の交通安全対策の方向」，総理府交通安全対策室監修『80年代交通安全対策のビジョン』，昭和55年5月
- 12) 文部省体育局監修・日本交通安全教育普及協会編：自転車に関する全国実態調査報告書，昭和52年3月
- 13) 同上：小学校自転車に関する安全指導の手引，昭和52年8月
- 14) 同上：中学校自転車に関する安全指導の手引，昭和52年8月
- 15) 同上：高等学校自転車に関する安全指導の手引，昭和52年8月
- 16) 同上：実践化をめざす交通安全指導，昭和56年11月
- 17) Giel, K. et al. : Stücke zu einem mehrperspektivischen Unterricht, Aufsätze zur Konzeption 1, 1974
- 18) Kultus und Unterricht, Richtlinien für Verkehrserziehung in der Grundschule, Baden-Württemberg · Kultusministerium, 1977
- 19) 大塚恵一：西ドイツの新教科「事象科」(Sachunterricht) について，富山大学教育学部紀要，第29号，昭和56年3月
- 20) Kultus und Unterricht, Richtlinien für Verkehrserziehung in den Klassen 5 und 6 der Hauptschulen, Realschulen und Gymnasien, Baden-Württemberg · Kultusministerium, 1978
- 21) 富永誠美：今後の交通安全教育のあり方，国際交通安全学会誌，Vol. 5, No.1, 昭和54年3月